

à plus tard toutes les questions relatives au tarif. Je ne suis pas en mesure de dire quelle sera la ligne de conduite adoptée par le Gouvernement à cet égard. Cette question pourra être discutée en plus grand détail à quelque session future. Pour ma part, je me rends compte, comme l'honorable député, de l'importance de cette industrie de la construction des navires. Nous nous rappelons tous qu'il y a quelques années cette industrie était très développée chez nous; la marine du Canada figurait alors au cinquième rang des marines du monde entier. Je crains fort que notre marine n'occupe pas aujourd'hui un rang aussi élevé. La raison en est probablement qu'il s'est produit dans l'intervalle un changement dans le mode de construction des navires. Le Canada ne paraît pas avoir fait dans l'industrie de la construction des navires autant de progrès que dans certaines autres industries. Mais il faut espérer que le jour n'est pas très loin où le Canada se rendra compte à quel point il est important pour lui de développer cette industrie et de chercher à recouvrer la position élevée qu'il y occupait naguère à l'époque où les navires se construisaient en bois. Le Gouvernement se préoccupe de cette question et, à la prochaine session, nous serons probablement en mesure d'énoncer un programme à cet égard.

M. A. E. KEMP (Toronto-est) : Monsieur l'Orateur, la question que vient de soulever l'honorable député de Hants (M. Black) ne touche pas simplement à la subvention de l'industrie de la construction des navires; elle a trait également à l'utilisation des navires, que nous en construisions ou non. Il semblerait que les lois relatives à la navigation sur le littoral maritime fussent différentes de celles relatives à la navigation dans les eaux de l'intérieur du Canada. Dans ces eaux de l'intérieur, il n'est pas permis à des navires étrangers de se livrer au cabotage. Il n'est pas permis à un navire des Etats-Unis de faire le service d'un port canadien à l'autre, d'une localité à l'autre, et la même défense s'applique aux navires canadiens en ce qui regarde les ports des Etats-Unis. Mais à entendre l'honorable député de Hants, la loi anglaise permettrait aux navires étrangers de faire le cabotage le long du littoral de l'Atlantique.

M. FIELDING : Les navires des Etats-Unis n'ont pas ce droit.

M. KEMP : Non, mais les navires européens l'ont. Il semble ridicule qu'on ouvre ainsi la porte à la main-d'œuvre mal payée de l'Europe, et qu'on la ferme à la main-d'œuvre bien payée des Etats-Unis. Il n'est pas probable que les Américains, même s'ils en avaient la permission, se mettraient à faire le cabotage le long de nos côtes, car ils ne pourraient probablement pas soutenir la concurrence de nos propres navires. Est-il donc impossible, aux termes d'un statut

M. BRODEUR.

impérial d'imposer les mêmes restrictions aux navires européens qu'à ceux des Etats-Unis?

M. FIELDING : Le traité impérial nous défend de le faire; mais bien entendu, ces traités peuvent être révoqués. Les Etats-Unis nous interdisent de faire le cabotage sur leurs côtes et nous usons de représailles à leur égard; mais aux termes du traité conclu avec le gouvernement impérial les navires canadiens peuvent faire le cabotage sur les côtes de la Norvège. Reste à savoir si le privilège de faire le cabotage sur les côtes de la Norvège est de quelque valeur pour le Canada, ou est l'équivalent de ce que nous donnons aux Norvégiens en leur permettant de faire le cabotage sur nos côtes.

M. DEMERS (Saint-Jean-et-Iberville) : C'est là un des inconvénients du régime colonial. Aux termes de l'acte impérial de la Marine Marchande, de 1894, les colonies ont le droit de changer certaines dispositions de l'acte, mais non pas la Grande-Bretagne; et comme la Norvège a conclu un traité avec la métropole, nous ne pouvons empêcher les navires de ce pays de faire le cabotage au Canada. Ce traité n'a pas été fait dans l'intérêt du Canada, mais dans l'intérêt de la Grande-Bretagne, dont les navires font, bien entendu, le cabotage sur les côtes de la Norvège. Le Canada, qui n'envoie pas de navires de ce côté, souffre de cet état de choses. C'est un de ces traités qui devraient être dénoncés par les autorités impériales.

M. KEMP : C'est aussi mon avis.

M. W. F. MACLEAN : Tous ces traités sont sujets à modification, et le Canada est aujourd'hui en mesure de dire au gouvernement impérial que certains traités contraires aux intérêts canadiens devraient être dénoncés, en vue de libérer notre pays des entraves qu'ils lui imposent. Il incombe à notre gouvernement de prendre cette initiative. Il y a quelques années, le gouvernement actuel s'engagea à s'occuper de la question de l'encouragement à l'industrie de la construction des navires au Canada; mais jusqu'à présent, il n'a pas rempli cette promesse. La Nouvelle-Ecosse devrait être le centre de grands chantiers de construction de navires, non seulement pour le Canada mais pour tout le continent américain. Elle a le fer, elle a la houille, elle a les hommes requis pour la construction des navires et le recrutement des équipages. Tout ce qui manque, c'est quelque encouragement sous forme de droit protecteur, de prime ou de subvention de l'Etat en vue de stimuler la construction des navires. Si le Canada veut avoir un jour une grande marine, il lui faut protéger cette industrie. Nous avons protégé l'industrie du fer et elle s'est développée; nous avons établi des droits en faveur de nombre d'industries de fabrication et elles se sont toutes développées; la